

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 02.09.2009

Zukünftiger Fahrplan auf der Paartalbahn: Takt, exakter Takt oder nur Rhythmus?

Seit 1996 kämpft die Region Augsburg um die Einführung der Regional-S-Bahn, eines getakteten Bahnverkehrs auf den Linien Augsburg Richtung Dinkelscherben, Augsburg Richtung Donauwörth, Augsburg Richtung Ingolstadt, Augsburg Richtung Mering/München bzw. Geltendorf, Augsburg Richtung Buchloe bzw. Klosterlechfeld als Rückgrat eines adäquaten ÖPNV-Angebots in der Region.

Die Landespolitik erklärte sich vor der vorletzten Landtagswahl bereit, mit Verdichtung des Bahnangebots und Verbesserung der Infrastruktur erste Schritte in diese Richtung zu unterstützen, allerdings wurde der Bau der Überholgleisstücke bei Diedorf und Meitingen zur Ermöglichung eines getakteten Pendler-Nahverkehrs trotz Fern- und Güterverkehrsbelastung auf die Jahre 20XX verschoben. Bereits am 21. März 2006 war dann die Wirtschaftlichkeitsprüfung für den Bahnsteig F am Augsburger Hauptbahnhof, eine Wendemöglichkeit beim Bahnhof Oberhausen, Maßnahmen zur Verbesserung der Blockverdichtung Richtung Buchloe sowie für ein Begegnungsgleisstück auf der Paartalbahn bei Friedberg abgeschlossen, und die Finanzierung dieses 50-Mio.-€-Investitionspakets über BSchwAG Art. 8 Abs. 2 gesichert. Der größte Teil dieses Pakets entfiel auf Maßnahmen bei der Paartalbahn, an die 20 Millionen Euro auf den dringlichen Bau des Bahnsteigs F am Augsburger Hauptbahnhof.

Der damalige Verkehrsminister Erwin Huber hat dann mit der Bahn diverse Planungsvereinbarungen unterzeichnet. Am 20.08.2009 überrascht jedoch Verkehrsminister Zeil mit einer Bürgermeisterinformation, derzufolge statt des Begegnungsgleises bei Friedberg nunmehr unter Umständen die Elektrifizierung der Paartalbahn erfolgen solle, dies jedoch allerdings erst ab frühestens 2019. Zudem soll eine Potenzialanalyse für den Haltepunkt Brunnen durchgeführt werden und die Kosten eines weiteren Bahnsteigs für Ingolstadt Nord geprüft werden.

Ich stelle daher folgende Anfrage:

1. Wie viele Mittel wurden 2006 für die Infrastrukturerweiterung der Paartalbahn aus den BSchwAG Art. 8 Abs. 2 bereitgestellt, stehen diese Mittel noch zur Verfügung bzw. welche Projekte wurden mithilfe dieser Mittel vorgezogen?

2. Wie weit wird das Zugangebot ab Dezember 2009 von einem 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg abweichen, was ist in diesem Zusammenhang von einem Rhythmus, einem Takt und einem exakten Takt (Begriffe aus der Bürgermeisterinformation) zu verstehen? Wie können sich Verspätungen auf der Stammstrecke Augsburg-München auf den Taktverkehr auf der eingleisigen Paartalbahn auswirken?
3. Inwieweit wird es zu Wartezeiten aufgrund Begegnungsverkehren kommen, wird die betriebliche Stabilität auf der Paartalbahn unter dem Nichtvorhandensein des Begegnungsabschnittes bei Friedberg leiden, inwieweit sind Störungs- und Verspätungsfälle bis zu Zugausfällen zu erwarten?
4. Wie weit würde das Zugangebot ab Dezember 2019 nach Elektrifizierung von einem 15-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Friedberg abweichen, was wird in diesem Zusammenhang unter einem Rhythmus, einem Takt und einem exakten Takt zu verstehen sein? Welche Auswirkungen hätten nach einer Elektrifizierung Verspätungen auf der Stammstrecke Augsburg-München auf den Taktverkehr auf der eingleisigen Paartalbahn?
5. Welche Fahrtzeiten könnten nach der Elektrifizierung bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 160 km/h zwischen Augsburg und Ingolstadt bei der vorhandenen Zahl der Unterwegshaltepunkte realisiert werden – im Vergleich zu der derzeitigen Fahrtzeit von etwa einer Stunde? Wenn an ein ergänzendes Angebot von Expressbahnen zwischendurch gedacht ist, welche Haltepunkte würden diese bedienen? Wie können diese Expresszüge auf der eingleisigen Paartalbahn geführt werden, ohne den 15-Minuten-Rhythmus zwischen Augsburg und Friedberg bzw. den 30-Minuten-Takt zwischen Augsburg und Aichach einzuschränken oder aufzugeben?
6. Welche Restpotenziale kann die Paartalbahnstrecke im anvisierten Taktverkehr zu welchen Uhrzeiten dem Güterverkehr zur Verfügung stellen?
7. Setzt sich die Bayerische Staatsregierung aktiv für die kurzfristige Reaktivierung des Gleises 3 in Aichach zumindest zur Zugabstellung ein? Wann müsste das Planungsverfahren zur Elektrifizierung der Paartalbahn begonnen werden, um sie 2019 in Betrieb nehmen zu können?

Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie**
vom 08.10.2009

Die Darstellung, wonach der Ausbau der Paartalbahn im Jahr 2006 bereits finanziell gesichert gewesen sei, ist nicht richtig. Für den Regio-Schienen-Takt Augsburg sind neben kleineren Maßnahmen vielmehr zwei separate Projekte in der Liste für Infrastrukturmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 BSchwAG enthalten. Ein Projekt umfasst den Bau des Bahnsteiges F am Augsburger Hauptbahnhof. Das zweite Projekt umfasst den Ausbau der Paartalbahn. Das Projekt „Bahnsteig F“ wurde mit verschiedenen vertraglichen Vereinbarungen schrittweise konkretisiert, sodass das Projekt in der Maßnahmenliste auch finanziell hinterlegt werden konnte.

Beim Projekt Paartalbahn ist diese Konkretisierung nicht erfolgt, weil die erste Kostenschätzung der DB Netz AG ein Investitionsvolumen von über 30 Mio. € ergab. Angesichts der zu knappen Bundesmittel und der Vielzahl der Projekte ist die kurz- und mittelfristige Realisierung eines zusätzlichen Projektes dieser Größenordnung nicht möglich. Dementsprechend hat der Freistaat bezüglich der Paartalbahn folgende Aktivitäten unternommen, über deren Ergebnisse auch im erwähnten Bürgermeisterrundschreiben berichtet wurde:

- Es wurde geprüft, welche Angebotsverbesserungen mit der heutigen Infrastruktur gefahren werden können. Die entsprechenden Verkehrsleistungen wurden bei der Bayerischen Regiobahn bestellt.
- Es wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, um zu klären, ob es langfristig preisgünstigere oder zumindest infrastrukturell wirkungsvollere Alternativen zum Doppelspurabschnitt bei Friedberg gibt. Hierbei zeigte sich, dass die Streckenelektrifizierung mit gleichzeitiger Beschleunigung eine langfristige Alternative darstellt.

Dies vorangeschickt, nehme ich zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Es wurden weder im Jahr 2006 noch zu einem anderen Zeitpunkt Mittel gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG für die Infrastrukturerüchtigung der Paartalbahn bereitgestellt. Ein entsprechendes Projekt ist zwar in der Maßnahmenliste eingestellt, wurde aber nicht finanziell hinterlegt. In der aktuellen, bis Ende 2013 laufenden Mitteltranche stehen keine Mittel für den Infrastrukturausbau entlang der Paartalbahn zur Verfügung. Es sind jedoch Finanzmittel für den Bau des Bahnsteiges F am Augsburger Hauptbahnhof und für das Wendegleis in Augsburg-Oberhausen eingestellt. Diese Projekte ermöglichen eine bessere Betriebsqualität auf der Paartalbahn und eine Durchbindung der Züge aus dem Paartal bis nach Augsburg-Oberhausen. Die Umsetzung beider Projekte ist jedoch vom zeitgleichen Bau der Mobilitätsdrehscheibe durch die Stadt Augsburg abhängig.

Zu 2.:

Beim Zugangebot zwischen Augsburg und Friedberg wird es ab Dezember 2009 zu Taktabweichungen von max. 3 Minuten kommen.

Die in der Bürgermeisterinformation genannten Begriffe sind wie folgt zu verstehen:

Ein exakter Takt ist minutengenau. Ein exakter 15-Minuten-Takt ist also beispielsweise gegeben, wenn die Züge stets zu den Minuten 03, 18, 33 und 48 abfahren.

Fehlt das Attribut „exakt“, kann es zu vereinzelt Abweichungen kommen, die aber nicht regelmäßig sind und über den gesamten Tag nicht ins Gewicht fallen.

Von einem Rhythmus wird gesprochen, wenn die Züge zwar durchschnittlich alle 15 Minuten fahren, hierbei die Abfahrten aber nicht exakt gleichmäßig verteilt sind. Ein Beispiel hierfür wären Abfahrten zu den Minuten 03, 16, 33 und 46.

Verspätungen bei den Nahverkehrs- und Güterzügen zwischen München und Augsburg wirken sich nicht auf den Zugverkehr der Paartalbahn aus. Diese Züge verkehren seit Abschluss des viergleisigen Ausbaus zwischen Augsburg Hbf und Mering im Dezember 2008 auf den beiden südlichen Gleisen, die von den Zügen der Paartalbahn nicht befahren werden. Die Züge der Paartalbahn fahren zwischen Augsburg-Hochzoll und Augsburg Hbf auf den Gleisen des Fernverkehrs, sodass sich Verspätungen im Fernverkehr auf die Züge der Paartalbahn auswirken können.

Zu 3.:

Die nur zwischen Augsburg und Friedberg verkehrenden Züge müssen keine Wartezeiten aufgrund von Begegnungsverkehren hinnehmen.

Bei den bis Aichach oder Ingolstadt verkehrenden Zügen finden die Zugbegegnungen so wie heute in der Regel in Friedberg und in Schrobenhausen statt. Dabei kommt es zu Wartezeiten von bis zu 5 Minuten.

Die Wartezeiten in Schrobenhausen bestehen unabhängig von einem Begegnungsabschnitt bei Friedberg. Die Wartezeiten in Friedberg könnten mit einem Begegnungsabschnitt weitgehend entfallen.

Prognosen über die Betriebsqualität auf der Paartalbahn ab Dezember 2009 liegen der Staatsregierung nicht vor. In jedem Fall wird sich bei Verspätungen und Zugausfällen das deutlich verdichtete Angebot jedoch positiv auswirken, da in solchen Fällen leichter auf einen anderen Zug ausgewichen werden kann.

Zu 4.:

Wenn das in der Bürgermeisterinformation genannte Konzept einer Streckenelektrifizierung und -beschleunigung umgesetzt wird, könnte zwischen Friedberg und Augsburg ein exakter 15-Minuten-Takt (Definition siehe unter 2) angeboten werden.

Die Auswirkungen von Verspätungen auf der Strecke Augsburg-München würden sich so darstellen wie unter 2) beschrieben. Dies würde im Übrigen auch beim Bau eines Begegnungsabschnitts im Raum Friedberg gelten.

Zu 5.:

Gemäß der vom Freistaat in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

- Die Fahrzeit zwischen Augsburg und Ingolstadt würde bei einer Bedienung aller Haltepunkte (heutige Stationen und neue Stationen in Paar und Brunnen) bei etwa 49 Minuten liegen.
- Die Expresszüge sollten aus heutiger Sicht bis Friedberg Teil des Regio-Schienen-Taktes sein. Entsprechend würden sie in Augsburg-Haunstetterstraße, Augsburg-Hochzoll und Friedberg halten. Nördlich von Friedberg würden nur die Stationen Aichach, Radersdorf und Schrobenhausen bedient. Die Expresszüge könnten die Strecke zwischen Augsburg und Ingolstadt in etwa 42 Minuten zurücklegen.
- Durch die oben genannte Integration in den Regio-Schienen-Takt könnte zwischen Augsburg Hbf und Friedberg ein 15-Minuten-Takt mit Bedienung aller Unterwegshalte angeboten werden. Auch würden zwischen Augsburg

und Aichach weiterhin zwei Züge pro Stunde und bis Ingolstadt ein Zug pro Stunde verkehren. Möglich ist jedoch, dass einzelne, weniger stark nachgefragte Stationen seltener angefahren werden.

Zu 6.:

Wie bereits heute müssen die Güterverkehrstrassen und die Trassen des Nahverkehrs eng aufeinander abgestimmt werden. Ohne diese Restriktionen könnte der Güterverkehr die Strecke in den Nachtstunden während der Betriebsruhe des Nahverkehrs nutzen. Zusätzliche Güterzugfahrten wären voraussichtlich auch am Wochenende möglich.

Zu 7.:

Die Staatsregierung setzt sich für die Reaktivierung des Gleises 3 in Aichach zur Zugabstellung ein. Es handelt sich hierbei allerdings um eine Frage, die zwischen der DB Netz AG und der Bayerischen Regiobahn bilateral geklärt werden muss.

Bezüglich des Vorlaufes (Planungs- und Bauphase) für das Konzept der Streckenelektrifizierung geht das vom Freistaat in Auftrag gegebene Gutachten von einem Zeitraum von 5,5 Jahren aus.